

# 清水港

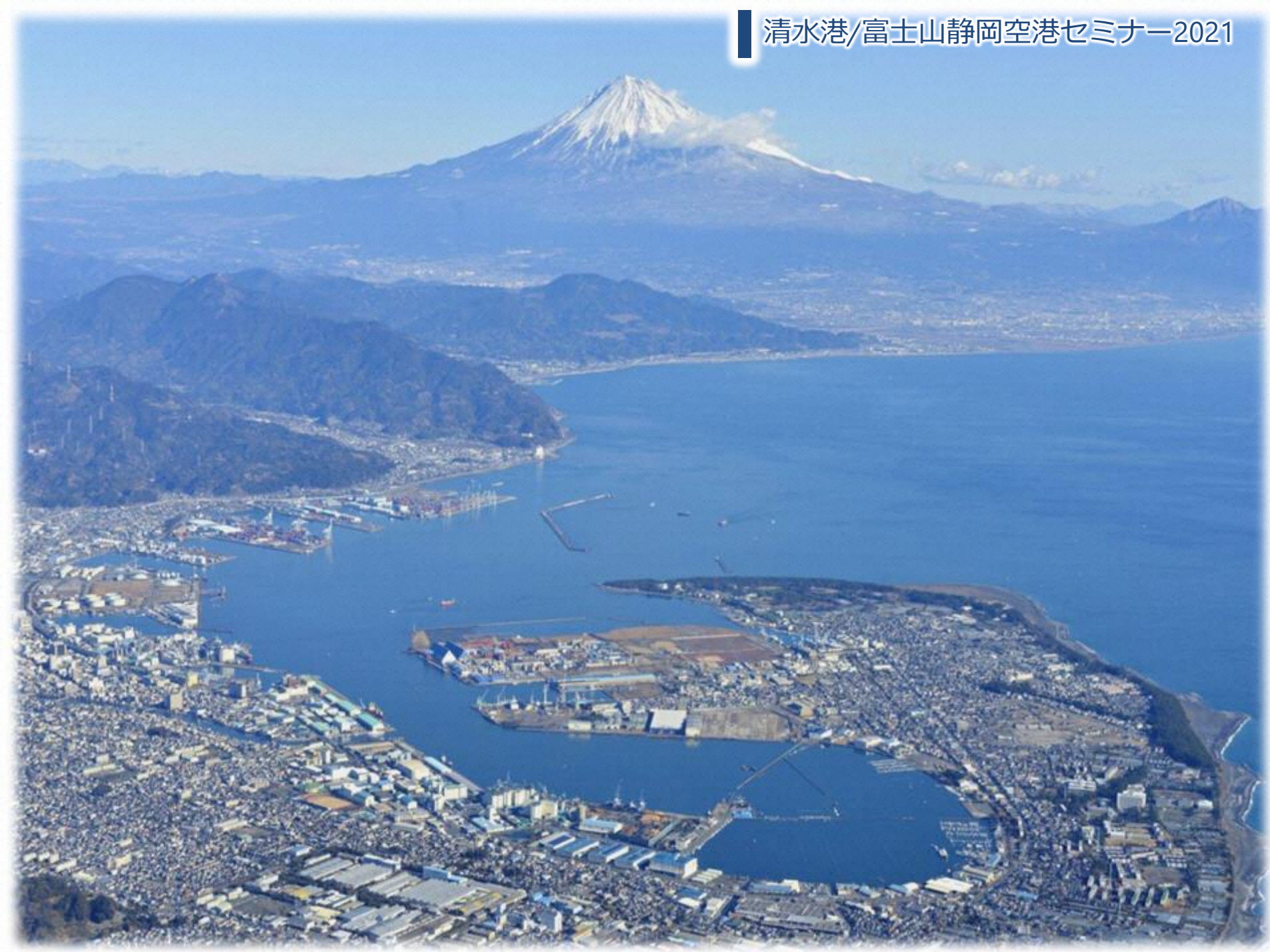
～最新情報とご利用のメリット～

令和 3 年 9 月 27 日

静岡県清水港管理局

局長 尾崎 元久







# 都市景観賞「景観まちづくり活動・教育部門」

## 大賞国土交通大臣賞受賞



▲通常クレーンは赤白で塗られますが、清水港ではシンボルカラーでデザインされ、富士山との調和が図られています。



▲サイロなどの産業的な景観を背景にイベントを楽しむ様子。清水港が、市民にとって快適な・憩いの空間となっていることが伝わる一風景です。



▲エスパルスドリームプラザの観覧車。清水のシンボルとなるこの施設も、計画により美しく彩られています。



ふりかえれば未来  
進化する港と共に創り上げた清水港の風景づくり  
「清水港・みなと色彩計画」  
Port of Shimizu Color Harmonization Plan

(出典：清水港・みなと色彩計画推進協議会事務局資料)

Port of Shimizu 3

愛され、選ばれる港 The Convenient, Trusted Choice



# 富士山・港湾・産業景観









# 富士山・港湾・産業景観





# 目 次

1 交通アクセス

2 物流拠点としての利用状況

3 充実したコンテナターミナル

4 甲信地区の皆さまへ

5 最近のトピック

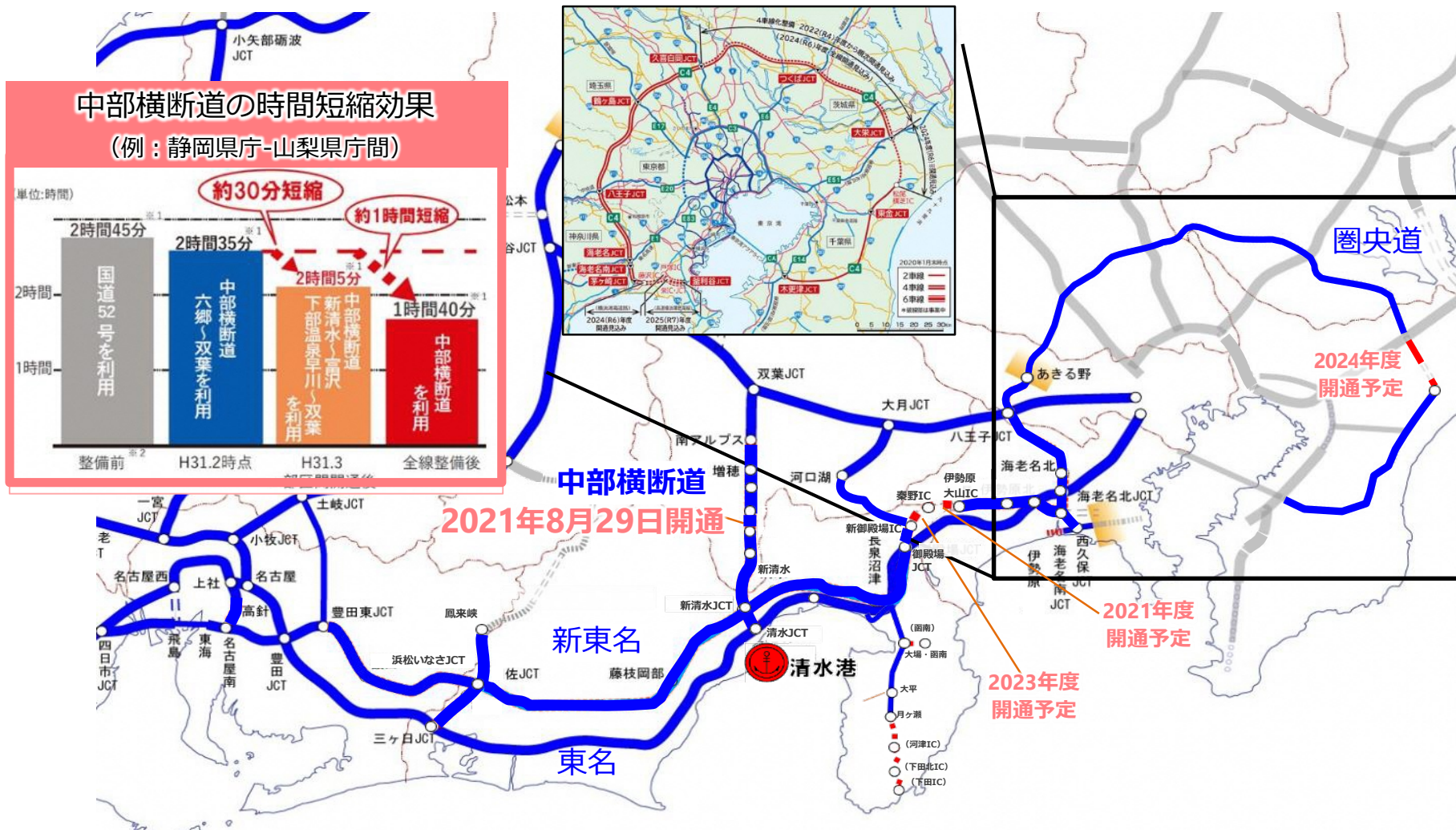


# 1 交通アクセス

Port of Shimizu

# 高規格幹線道路にほぼ直結

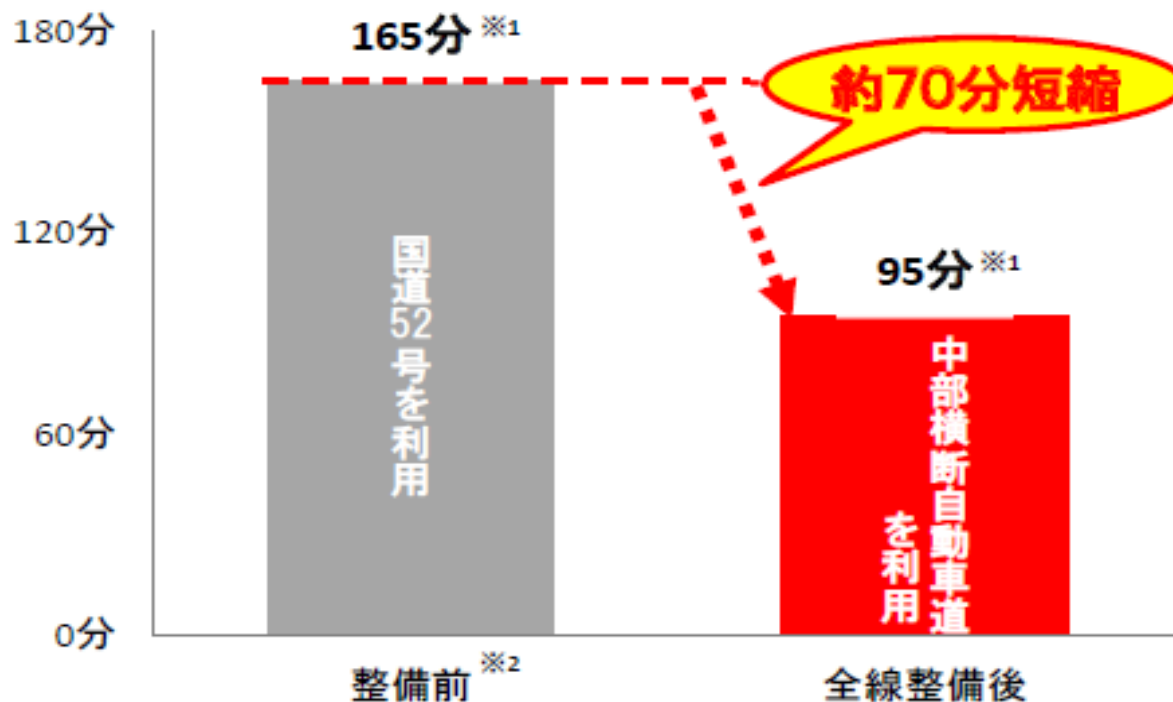
- 日本の中心に位置し、半径150km圏内には大経済圏である首都圏や中京圏をかかえる。
- 各圏域を結ぶ東名・新東名高速道路、中部横断自動車道、国道1号バイパスなどの幹線道路と直結する。





# 中部横断道の時間短縮効果

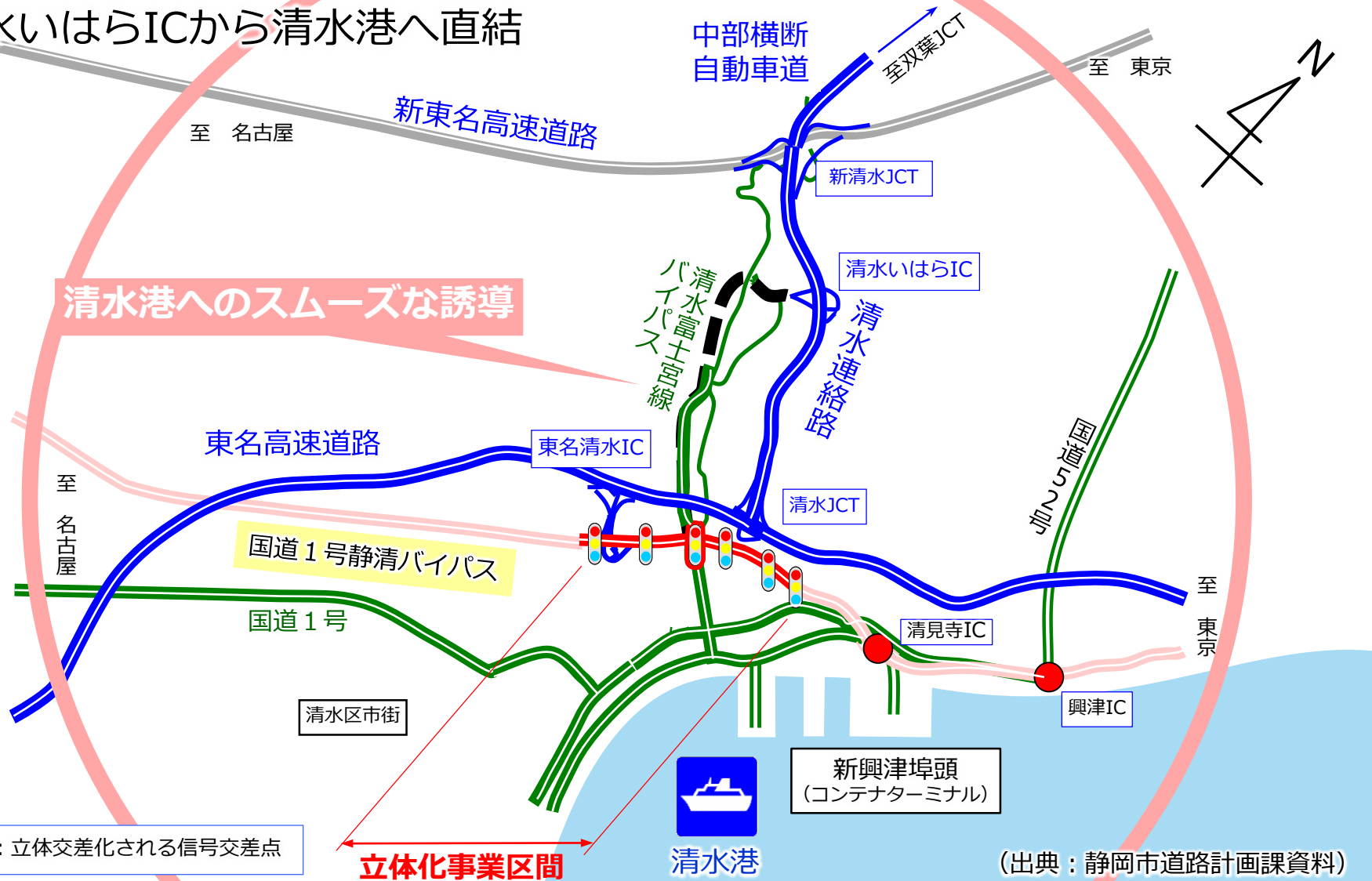
静岡県庁-山梨県庁間



- ※1 高速道路、一般国道、主要地方道、一般県道を対象に算出。  
新東名高速道路：120km/h、中部横断：70km/h、一般道路：40km/h  
山梨県庁から静岡県庁への移動時間を算出
- ※2 中部横断自動車道（新清水JCT～双葉JCT）を利用しないという設定で移動時間を算出
- （出典：国土交通省甲府河川国道事務所資料）

# 清水港付近の主要幹線道路のアクセス

清水いはらICから清水港へ直結



(出典：静岡市道路計画課資料)

Port of Shimizu 11

愛され、選ばれる港 The Convenient, Trusted Choice



## 2 物流拠点としての利用状況

Port of Shimizu

# 多様な貨物に対応した総合港湾





# 清水港の港勢（2020年）＜速報値＞

取扱貨物量

1,597 万トン

主な取扱貨物

輸出：自動車部品、産業機械、二輪自動車(オートバイ)

輸入：LNG、紙・パルプ、化学薬品

日本一の貿易品

輸出：オートバイ、プラモデル、まぐろ缶詰など

輸入：冷凍まぐろ、紅茶、サッカーボールなど

コンテナ取扱数

51.4万TEU (うち外貿42.8万TEU)(全国8位)

貿易額

輸出：1兆7千億円

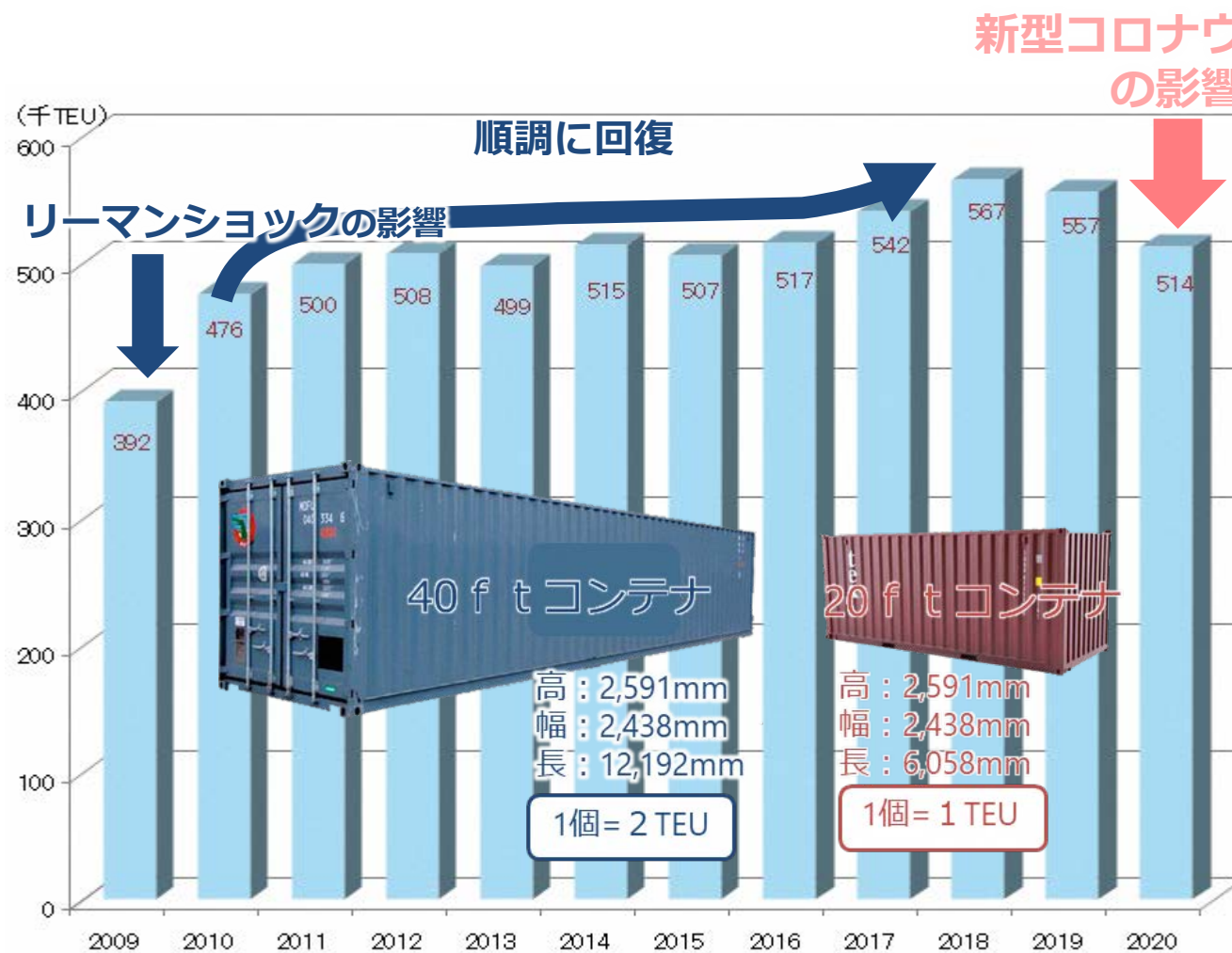
輸入：9千億円

計2.6兆円 (全国12位)

大型客船入港数

7 隻 (邦船部門 全国10位)

# コンテナ取扱量の推移



## Top10 (2020)

順位	港湾名	数量 (千TEU)
1	東京	4,747
2	横浜	2,662
3	神戸	2,647
4	名古屋	2,471
5	大阪	2,359
6	博多	961
7	那覇	607
8	清水	514
9	北九州	473
10	苫小牧	338

### 参考

1位>2006年 572,399TEU 2位>2007年 567,479TEU 3位>2018年 567,460TEU



# 県内産業を支えるコンテナ輸送網の拠点

北米・欧州航路

韓国・中国航路

極東ロシア航路  
(ウラジオストック港)

北米航路

東南アジア航路

1 航路

13 航路

1 航路

1 航路

10 航路

16 力国 47 港 週 1 便

オランダ  
ドイツ  
フランス

ロシア

中国 韓国

清水

カナダ

アメリカ

香港  
ベトナム 台湾  
タイ フィリピン  
マレーシア  
シンガポール  
インドネシア

(2021年8月時点)

Port of Shimizu 16

愛され、選ばれる港 The Convenient, Trusted Choice

# 県内産業を支えるコンテナ輸送網の拠点

北米・欧州航路

韓国・中国航路

極東ロシア航路  
(ウラジオストック港)

北米航路

東南アジア航路

1 航路

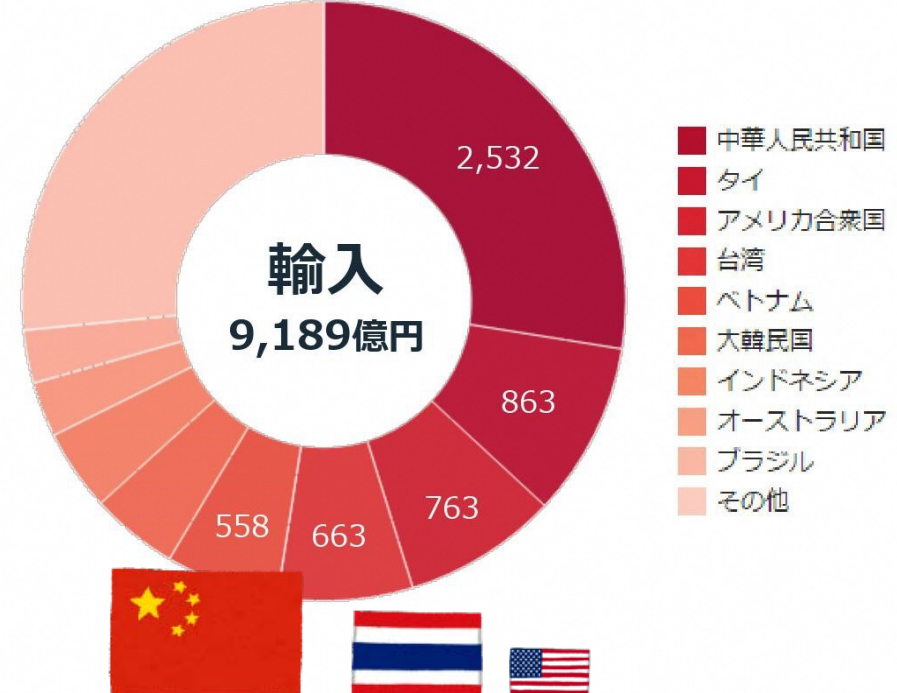
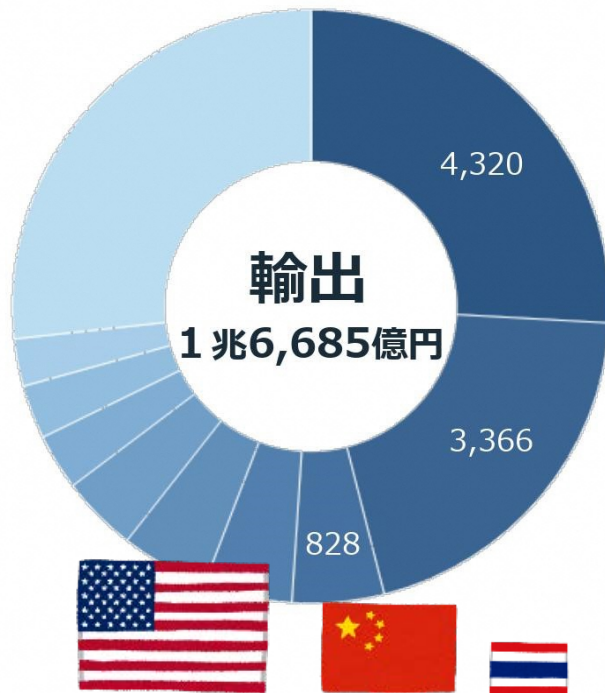
13 航路

1 航路

1 航路

10 航路

貿易相手国 2020

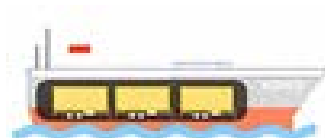




# 全国を結ぶRORO船航路



貨物を船や港に預け、  
ドライバーは業務終了



海上は無人で輸送



受け取り側のドライバーが  
各地へ配送

貨物積込風景



※RORO船：「Roll-on/Roll-off 船」の略で、船体と岸壁を結ぶ出入路を備えた「貨物専用フェリー」

# 3 充実したコンテナターミナル

Port of Shimizu

# コンテナターミナル



## 新興津コンテナターミナル

- 水深 -15 m
- 延長 700 m
- 6ガントリークレーン

## 袖師コンテナターミナル

- 水深 -12 m
- 延長 720 m
- 3 ガントリークレーン

### 国内で水深15m以上の公共岸壁を有する港湾

東京港16m・横浜港18m・**清水港15m**・名古屋港16m・大阪港16m  
神戸港16m・博多港15m・北九州港15m・那覇港15m

取扱量ランキング上位港が  
大水深岸壁を保有



# 新興津コンテナターミナル

清水港梱包物流センター

2019年2月完成

新興津国際物流センター

2020年1月完成

最大規模の津波で浸水しない高さ

(清見寺IC)

国道1号バイパス

18列対応ガントリークレーン5基  
(免震2基・耐震3基)

- ・水深15m
- ・連続2バース(延長700m)
- ・耐震強化岸壁

23列対応  
ガントリークレーン1基(免震)

2020年4月供用開始

主な航路 欧州・北米・東南アジア



# 袖師コンテナターミナル



主な航路 中国・韓国・東南アジア・極東ロシア



# 港湾計画～コンテナの集約（新興津・袖師）～

## 現況

- 岸壁延長等  
4 バース (1,180m)  
→ (1,260m)
- 取扱貨物量  
567千TEU → 757千TEU



## 将来

- 大水深を要する国際コンテナターミナル整備により、**将来の取扱貨物量にも対応可能**
- **新興津：コンテナターミナル**  
**袖師：RORO専用ターミナル**

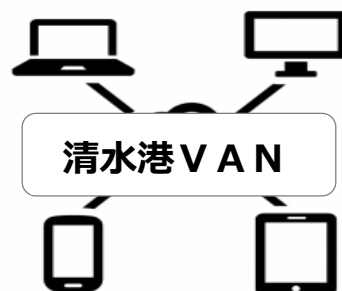




## 迅速・効率的な貨物の搬出入

- 完全予約方式の「清水港VAN※1」による迅速・効率化が実現
- ゲート前に並んでから ゲートアウトまでが**平均17分※2**

清水港は混雑も無く  
安定的かつスムーズに通過可能！



※1 清水港VAN：海貨、船舶代理店、コンテナターミナルなどの港湾関係者がデータ交換する物流総合情報システム

※2 「国土交通省清水港湾事務所調査結果」（令和2年6月公表）

# コンテナターミナル周辺の整備

より**使**いやすく  
民間企業による  
港周辺整備で  
機能強化を実現

最大重量物（30トン級）の梱包に対応



農水産物の輸出を促進



リードタイムの短縮が可能  
（コンテナターミナルすぐ横に立地）



## 4 甲信地区の皆さまへ

Port of Shimizu

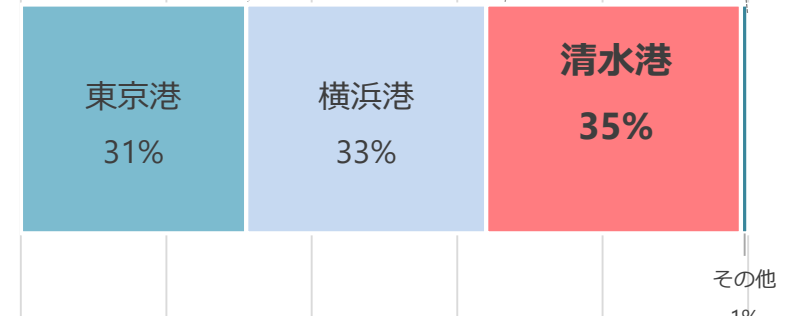
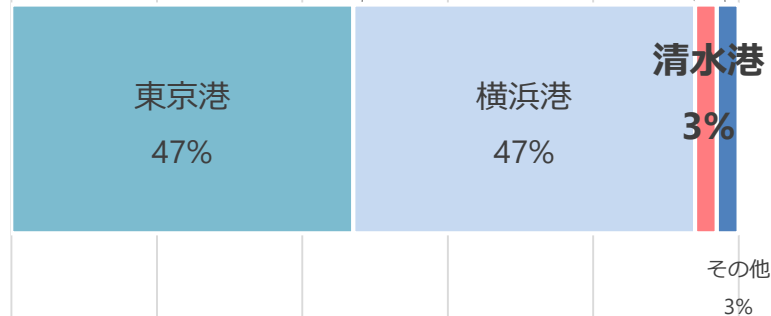
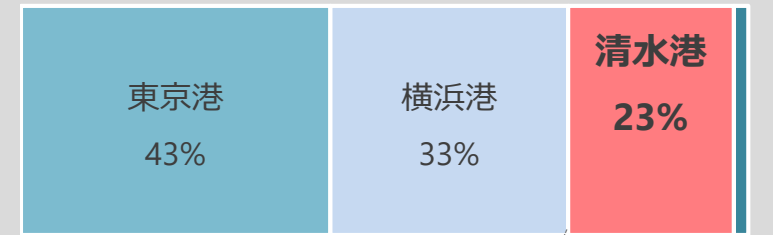


# 輸出入貨物の港湾利用率 2013 ▶ 2018

## 山梨県の場合

輸出

輸入

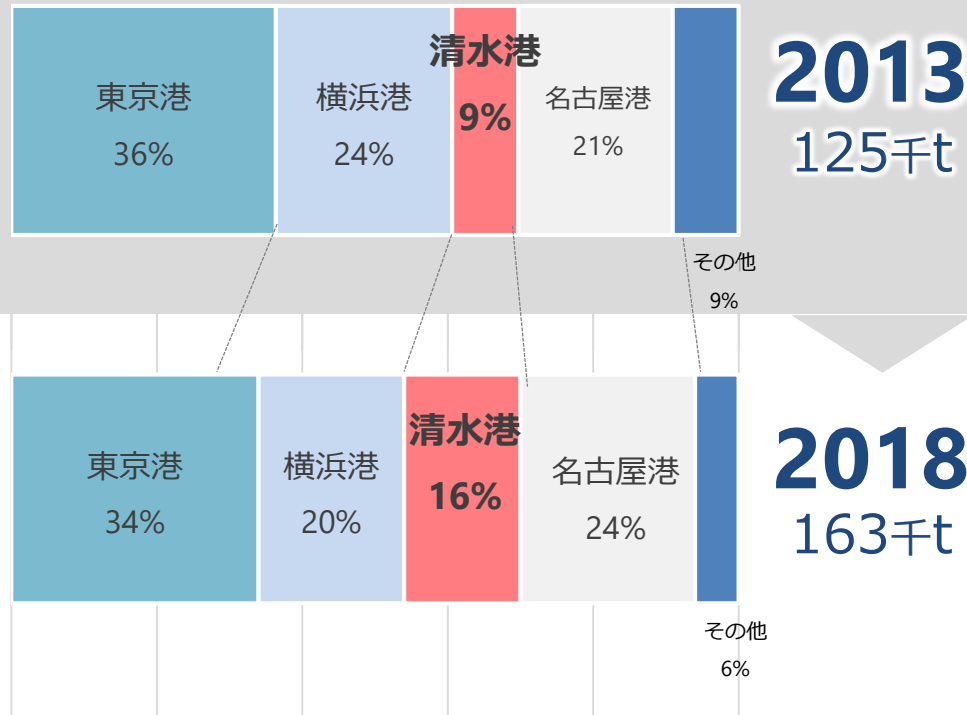


平成30年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査及び【静岡県・山梨県・長野県におけるコンテナ貨物の動向調査（平成27年3月）：静岡県交通基盤部】

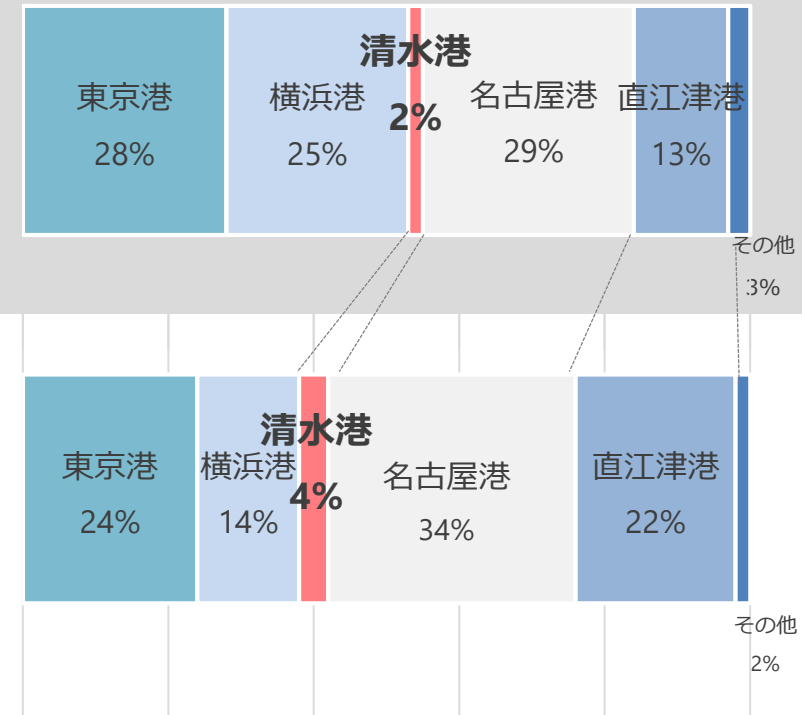
# 輸出入貨物の港湾利用率 2013 ▶ 2018

## 長野県の場合

### 輸出



### 輸入



平成30年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査及び【静岡県・山梨県・長野県におけるコンテナ貨物の動向調査（平成27年3月）：静岡県交通基盤部】

# 甲府⇔京浜港 vs 甲府⇔清水港

## 輸送距離・時間の比較

甲府市発	距離	往復の輸送時間	C Y 通過時間	合計所要時間
<b>清水港</b>	(片道94km) <b>往復188km</b>	(中部横断自動車道経由) 約1時間30分×2 = <b>3時間</b> ※1	<b>17分</b> ※2	<b>3時間17分</b>
東京港	(片道140km) 往復280km	(中央自動車道経由) 約2時間×2 = <b>4時間</b> ※1	65分※3	5時間05分
横浜港	(片道150km) 往復300km	(中央自動車道経由) 約2時間10分×2 = <b>4時間20分</b> ※1	58分※3	5時間18分

※1：甲府市役所から清水港（新興津コンテナターミナル）、東京港（大井ふ頭）、横浜港（南本牧ふ頭）まで。

※2：インゲートに並び始めてからゲートアウトまでの平均時間（国土交通省中部地方整備局清水港湾事務所調査結果（令和2年6月公表））

※3：一般社団法人東京都トラック協会の調査（令和2年12月）、一般社団法人神奈川県トラック協会の調査（令和2年12月）結果から算出。

清水港を利用した場合

## 一往復の距離と時間を短縮可能！！

(対東京港)

約**90km減**

約**1時間50分減**

(対横浜港)

約**110km減**

約**2時間減**



# 甲府⇔京浜港 vs 甲府⇔清水港

## 輸送距離・時間の比較

甲府市発	距離	往復の輸送時間	C Y 通過時間	合計所要時間
<b>清水港</b>	(片道94km) <b>往復188km</b>	(中部横断自動車道経由) 約1時間30分×2 = <b>3時間</b> ※1	<b>17分</b> ※2	<b>3時間17分</b>
東京港	(片道140km) 往復280km	(中央自動車道経由) 約2時間×2 = <b>4時間</b> ※1	65分※3	5時間05分
横浜港	(片道150km) 往復300km	(中央自動車道経由) 約2時間10分×2 = <b>4時間20分</b> ※1	58分※3	5時間18分

※1：甲府市役所から清水港（新興津コンテナターミナル）、東京港（大井ふ頭）、横浜港（南本牧ふ頭）まで。

※2：インゲートに並び始めてからゲートアウトまでの平均時間（国土交通省中部地方整備局清水港湾事務所調査結果（令和2年6月公表））

※3：一般社団法人東京都トラック協会の調査（令和2年12月）、一般社団法人神奈川県トラック協会の調査（令和2年12月）結果から算出。

週1回、10トントラック1台を使用して1年間輸送した場合

## CO2排出量を大幅削減！！

(対東京港)

▲ **33%**

▲ **4.0t**

(対横浜港)

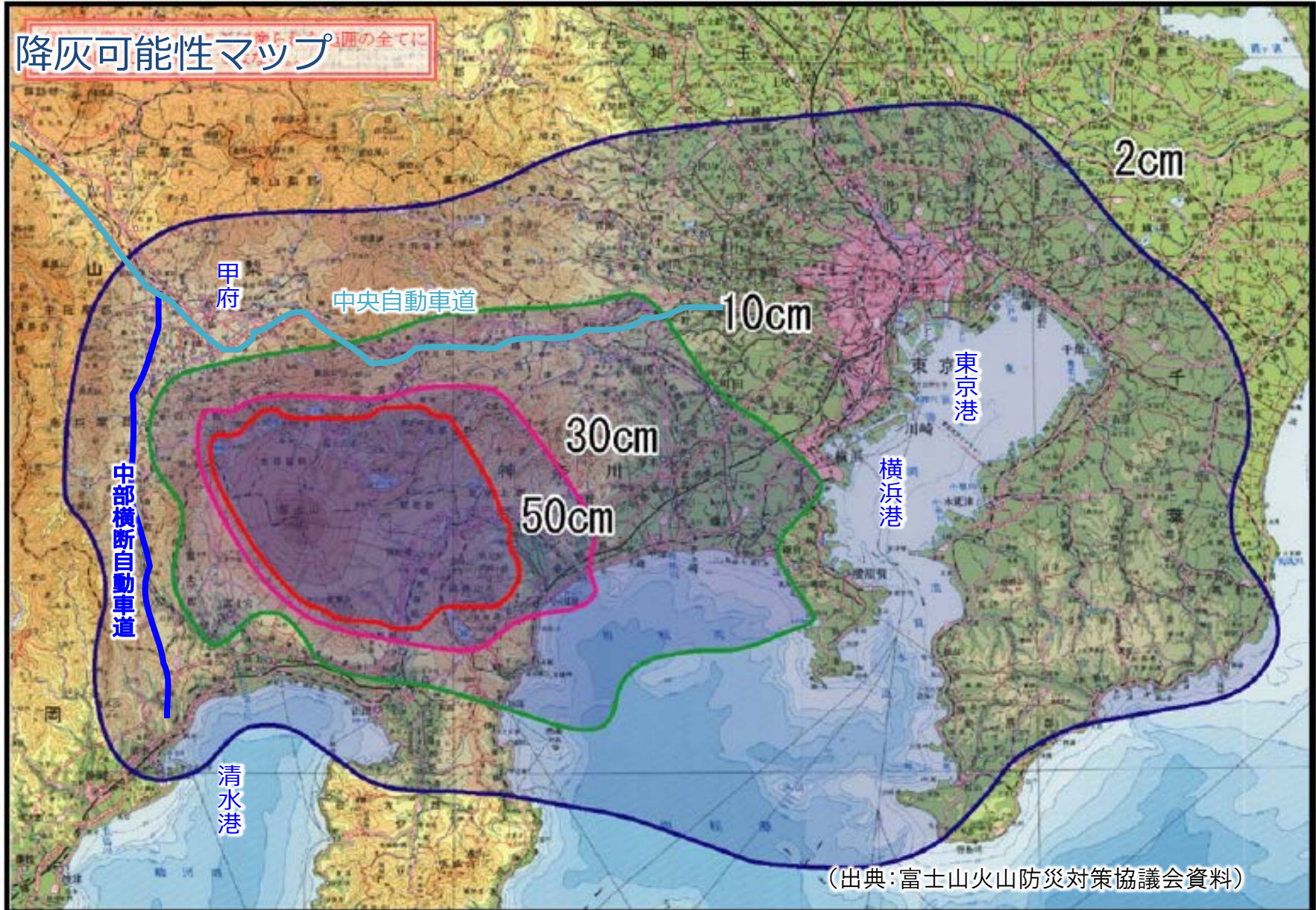
▲ **37%**

▲ **4.9t**

(排出量目安)  
CO2 1トン =  
日本人1人あたりの  
年間CO2排出量の約半分

# BCPの視点で考える清水港利用～富士山が噴火したら～

## 降灰可能性マップ

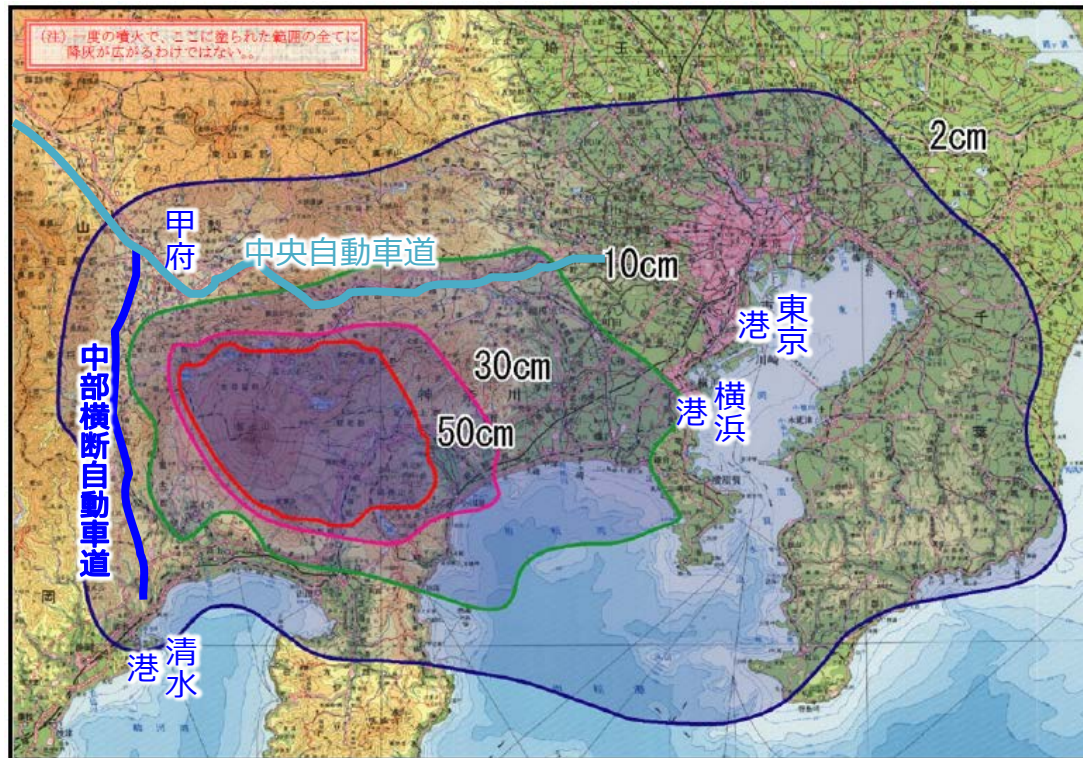


(出典:富士山火山防災対策協議会資料)



# BCPの視点で考える清水港利用～富士山が噴火したら～

## 降灰可能性マップ



(出典：富士山火山防災対策協議会資料)

## 富士山の噴火による影響

- 火山灰が広範囲に堆積  
(山麓～遠隔地域)
- 道路への様々な影響
  - 視界低下による安全通行困難
  - 道路上の火山灰や交通量増等による速度低下や渋滞
  - 堆積量によっては車両通行不能

甲信地地区⇔東京港・横浜港の物流に多大な影響



# BCPの視点で考える清水港利用～富士山が噴火したら～

## 降灰可能性マップ



万が一の際に

**スムーズに代替港・補完港へ  
物流ルートを切り替えるための備えが重要**



## 富士山の噴火による影響

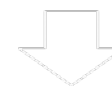
- 火山灰が広範囲に堆積  
(山麓～遠隔地域)
- 道路への様々な影響

・ 視界低下による  
安全通行困難

・ 火山灰や交通

速度低下や渋滞

- 堆積量によっては  
車両通行不能

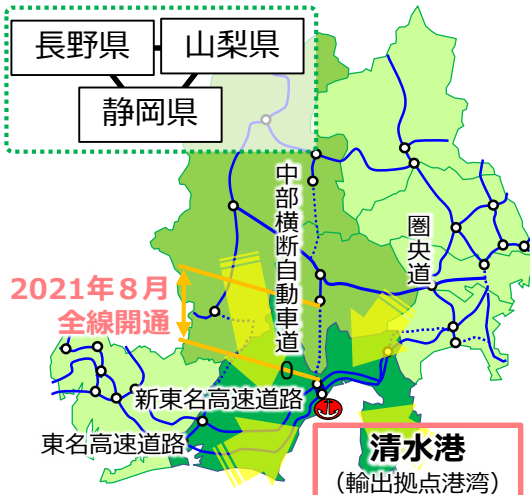


**甲信地地区⇔東京港・横浜港の物流に多大な影響**

# 農水産物の輸出拠点

## 清水港農水産物輸出促進計画 (2018年2月策定)

### ■ 高規格幹線道路網の整備を契機とした内陸部との連携



輸送時間の短縮  
による鮮度維持  
トラックドライバー  
の労働環境改善

施設整備以外の取組

官民連携による  
ポートマーケティング  
県西部・山梨県・長野県主への  
インセンティブ補助

### ■ 本計画の目標

#### 清水港における目標値

##### 農水産物輸出額

2016年実績  
99億円

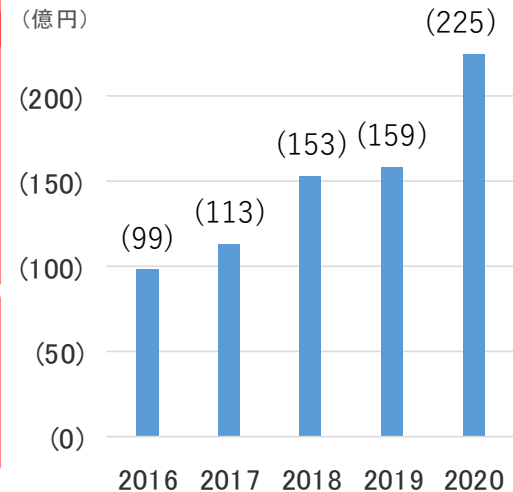
2024年目標  
**200億円**

高規格幹線道路網整備効果と今後の  
取組による需要掘起こしを考慮

#### 対象とする主な農水産物

農産品	茶、野菜、果物、 製造食品、飲料など
水産品	マグロ、カツオ、サバ など

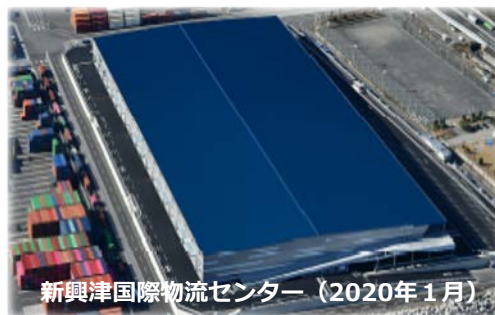
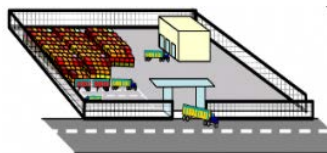
### ■ 清水港の農水産物輸出額実績



### ■ 農水産品輸出環境の強化 輸出拠点港湾：清水港

#### ● 流通加工機能を備えた物流施設の整備

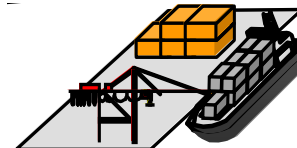
増加する農水産物の輸出  
需要に対応し、小口貨物  
積替を行う



新興津国際物流センター (2020年1月)

#### ● リーファーコンセント電源供給設備の増設

冷蔵冷凍貨物の一時保管  
設備増設により輸出環境  
を強化



リーファープラグ (2018年8月)

## 2021年度 助成制度メニュー

### 船社様向け

- |   |        |              |
|---|--------|--------------|
| 1 | 公共料金   | 入港料等の免除・減免   |
| 2 | 新規航路開設 | 最大2,000万円/航路 |

### 荷主様向け

- |   |        |            |
|---|--------|------------|
| 3 | コンテナ貨物 | 最大500万円/荷主 |
|---|--------|------------|

### 企業立地をお考えの皆様向け

- |   |         |                              |
|---|---------|------------------------------|
| 4 | 工場・物流施設 | (1)建設 最大15億円<br>(県10億円、市5億円) |
|   |         | (2)賃借 最大1,000万円 (市)          |



# 2021年度 コンテナ貨物助成制度(適用例)

## 40ftコンテナの場合（特定貨物助成加算がある場合）

- 山梨県・長野県※①から
- インドネシア※②への
- 食料品の輸出※③（リーファーコンテナ使用）※④を
- 清水港で新規※基本額 に行う場合

①+②+③+④+基本額 = **70,000円 の助成金/個**

注) 助成限度額：1荷主・企業/500万円/年度

# 2021年度 コンテナ貨物助成制度(全体)

**1 対象** 新規又は県外港から清水港に切り替えた輸出入コンテナ貨物

## 2 助成金額

### (1)輸出入コンテナ貨物

対象貨物	20ftコンテナ	40ftコンテナ
(NEW) 新規	@15,000円	@30,000円
切替	@10,000円	@20,000円

### (2)特定貨物助成（上記に加算・併用可）

対象貨物		20ftコンテナ	40ftコンテナ
品目 (輸出入)	食料品	@5,000円	@10,000円
	食料品 + リーフアーコンテナ使用	@5,000円	@10,000円
地域 (輸出入)	(NEW) 関東圏（1都6県） 静岡県西部（8市町） 山梨県・長野県	@5,000円	@10,000円
	インドネシア、中国 (青島・煙台・大連・新港)	@5,000円	@10,000円

# 5 最新のトピック

Port of Shimizu



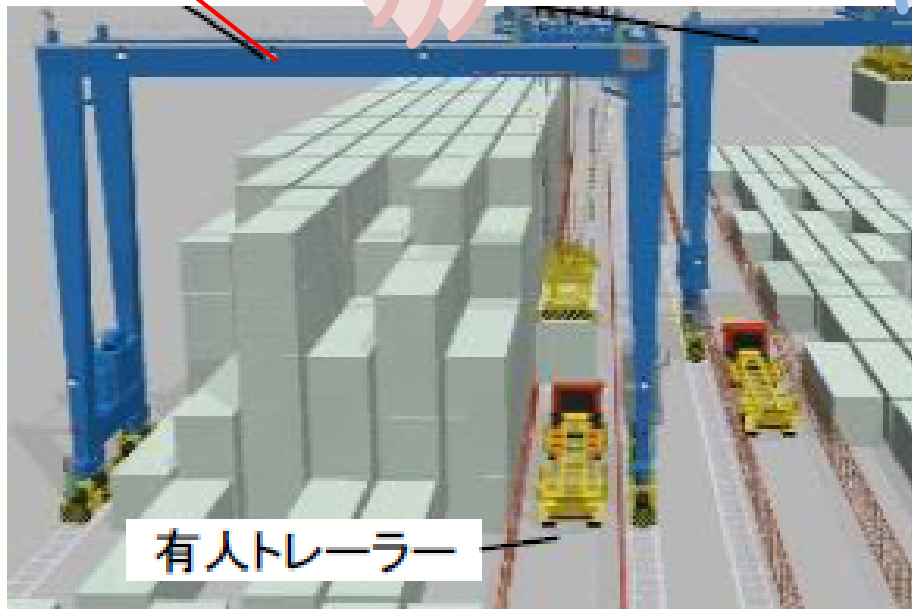
# 遠隔操作RTGの導入

- 近年の労働力人口の減少、高齢化の進展による将来の港湾労働者不足の深刻化が懸念されるなか、コンテナターミナルの生産性を持続的に向上させることを目的として、RTG22基を遠隔操作化することで荷役能力の向上や労働環境の改善を図っていきます。

※RTG（Rubber Tired Gantry crane）：ヤード内のコンテナを運搬する時に使われる巨大な門型のタイヤ式クレーン

## 導入後イメージ\_遠隔操作RTG導入後の荷役作業

遠隔操作RTG



- 管理棟の遠隔操作室内からRTGを遠隔操作することが可能

遠隔操作室内の  
オペレーター

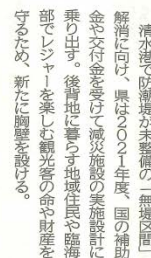


清水マリンビル周辺ゾーン

魚市場付近（イメージ）

港の眺望を楽しめるスペース  
階段状の構造により圧迫感を緩和

富士山と港の眺望を考慮し道路を高上げ  
➡高上げた道路・緑地で津波を防護



# 県が減災施設 実施設計着手

江尻―日の出地区に胸壁、陸間

日の出地区に胸壁、陸間  
 県が減災施設  
 実施設計着手  
 了清水近くの出地区  
 出地区からの出地区  
 までの約3.6に、  
 胸壁と岸壁の行き来  
 を確保するための陸間  
 (二)を構る。一  
 帯は事業所などの集積  
 地で、手狭な用地に配  
 慮した施設が求められ  
 る。周辺の今後の土地  
 活用への影響も踏ま  
 え、防潮堤に代わる施  
 設を整備する。  
 胸壁と陸間で海抜4  
 脚を確保し、南海トラ  
 巨大地震発生時に到  
 る安全想定津波高(レ  
 ベル1)3.9以上の  
 越水を防ぐ、さらに高  
 い大津波が襲った場合  
 にも、住民や観光客の  
 避難に必要な時間を稼  
 ぐために粘り強い構造  
 を採用する。

たにいては30年度に完成できといふ。

また、帯は、公民連携、描いたまちづくり、ランドデザインで港町再興の中心に位置づけられ、地域にのびるい創出の影響を抑える必要もある。県海清整備課は、胸壁などのデザインは、清水海の多様な機能と水海沿いの景観の調和に最大限考慮していく」と説明した。

（経済部・栗原広樹）



# 海に関する教育・研究・産業機関の立地



東海大学  
海洋科学博物館

水産研究・教育機構 国  
際水産資源研究所

東海大学海洋学部

国立清水海上技術  
短期大学校

東京海洋大学  
清水臨海実験所



MaOI-PARC

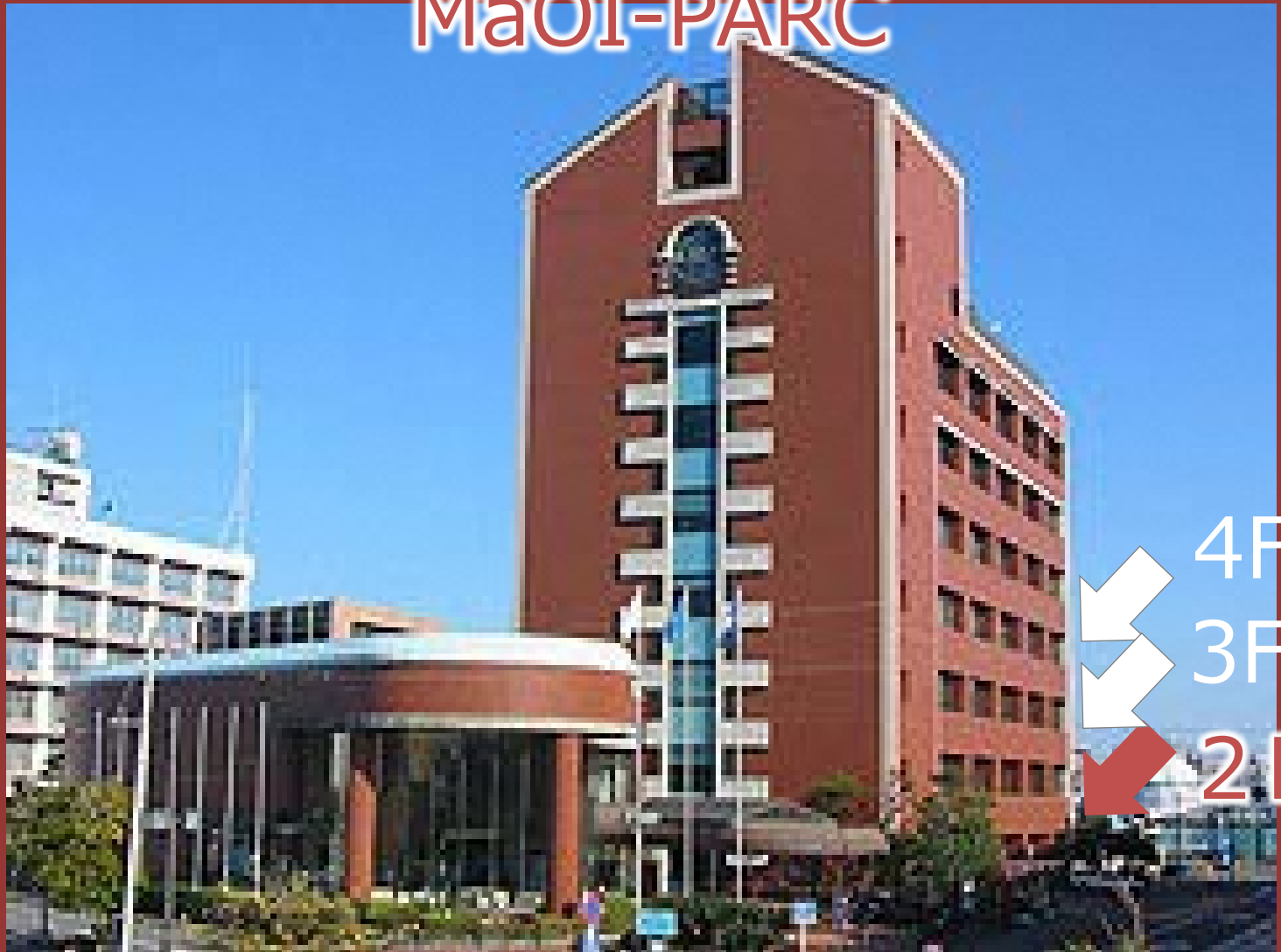
《仮称》海洋・地球総合ミュージアム

海洋調査研修船「望星丸」



# 海に関する教育・研究・産業機関の立地

MaOI-PARC



Port of Shimizu 42

愛され、選ばれる港 The Convenient, Trusted Choice

# 港湾・産業

## マリンオープンイノベーションプロジェクト Marine Open Innovation Project

日本一深い「駿河湾」、長い海岸線と豊かな海洋資源に恵まれた静岡県



海洋先端技術やイノベーション促進等で、その恵みを地域振興に活かす



持続可能な開発  
が求められる  
「海洋」



「海洋産業の振興」と「海洋環境の保全」  
の両立が国際的課題



## 海洋産業の振興と海洋環境の保全の世界的な拠点形成を目指す

< Blue Economy >

広範な海洋関連産業分野をターゲットに  
養殖・水産事業、食品、創薬・化粧品、  
造船、港湾施設等インフラ整備・管理  
AUV・ROV利活用、海洋プラスチック対  
海洋エネルギー利活用 など

新たな価値の創造、課題解決を目指す

<推進役>  
マリンオープン  
イノベーション  
機構  
(MaOI機構)

<拠点施設>  
MaOI-PARC  
・共同ラボ  
・連携研究室等



# 港湾・産業

【MaOI機構の役割】

バイオ研究の専門家やコーディネーターが、課題解決や新たな価値の創造を伴走支援

MaOI機構

新製品を開発したい  
技術課題を解消したい

御照会  
御相談

企業の皆様

ワンストップ  
サポート

御照会  
御相談

新事業に取り組みたい  
生産効率を高めたい

訪問・ヒアリング

会員向け  
情報等提供

データプラットフォーム  
**BISHOP**

## ◇海洋微生物ライブラリー

乳酸菌や酵母をはじめとする海洋由来の有  
用微生物の菌株情報を提供。菌株分譲も

## ◇駿河湾の海洋観測データ ほか

コーディネーター

## ○企業ニーズに有意な情報の収集、提供

## ○ニーズ実現の伴走支援

- MaOI研究員、県公設試験研究機関、大学等との  
連携サポート
- 各種助成事業申請支援・進捗支援 等

MaOI-PARC共同ラボ

- 魚類などのDNA解析、ゲノム解読等や海洋微生物の分離培養・機能アッセイを実施
- ゲノム科学、微生物学のエキスパートが技術支援や専門性の高いアドバイスを提供
- ラボ施設は有償で利用可能

緊密に連携

県試験研究機関と緊密に連携。県内外の大学、試験研究機関等とも協力・連携関係を構築。



清水港は  
もの・人の交流拠点として、  
これからも皆様と**Win-Win**の  
関係を目指します。





